

LES DOLÉANCES MARITIMES

des paroisses de la Bretagne méridionale
de la Vilaine à l'Elorn

en 1789

On a étudié longuement et à diverses reprises les doléances des paysans de Bretagne mais on s'est beaucoup moins intéressé à celles des marins, sans doute parce qu'ils ne représentent qu'une catégorie sociale tout à fait minoritaire. S'ils ne constituent pas nécessairement, comme le proclame, non sans orgueil, le cahier de Lanriec, la classe « la plus utile et la plus avantageuse à la société », ils occupent cependant une place bien à part et parfaitement originale. « La mer, affirment les marins de Concarneau, est notre élément naturel, c'est notre seule ressource, c'est le seul territoire que nous puissions cultiver. »

La Bretagne développe une longue façade maritime dont les indentations multiples et profondes offrent des abris naturels aux barques et aux navires de tout tonnage. La pêche a été pratiquée de bonne heure au long de ses côtes mais aussi le commerce maritime et cette double activité occupait de nombreux hommes parmi lesquels le roi réquisitionnait des équipages pour sa marine. Leur existence était particulièrement rude : « Nous ne vivons, disent encore les pêcheurs de Lanriec, que parmi les écueils et les tempêtes. Les périls et les dangers nous présentent partout l'image de la mort. » Si encore ce métier dangereux leur procurait une honnête aisance ! Hélas ! le poisson est capricieux, la pêche aléatoire et la commercialisation échappe aux marins. « Nous ne trouvons, ajoutent-ils, dans nos demeures que le mépris et l'indigence, une femme flétrie par la misère, des enfants sous des haillons et rongés de besoins. »

N.-B. — Les numéros indiqués dans le texte se réfèrent aux articles des cahiers de doléances mentionnés dans les « Sources » (voir p. 153).

Les cahiers de doléances leur ont offert une excellente occasion de faire entendre leurs plaintes et leurs vœux et nous avons cherché à écouter leur voix, d'un bout à l'autre de la Bretagne méridionale, depuis la Vilaine jusqu'à l'Elorn. A vrai dire, les documents sont très inégalement répartis. Les cahiers paroissiaux — ce sont les plus intéressants — des sénéchaussées de Quimper, Concarneau, Quimperlé nous ont été presque intégralement conservés et ont fait l'objet de publications, les premiers par Savina et Bernard, en 1927, ceux de Quimperlé tout récemment par Albert Motir. En ce qui concerne l'évêché de Vannes, nous sommes moins bien renseignés car nous ne disposons que des cahiers généraux des sénéchaussées d'Hennebont, d'Auray et de Vannes et des seuls cahiers paroissiaux de Plouhinec et de Rhuys (Sarzeau). Avec ces éléments, il devient tout de même possible de se faire une idée assez exacte de la pêche, du commerce maritime et de la condition des marins à la fin de l'Ancien Régime.

I. - LES DOLÉANCES AU SUJET DE LA PÊCHE

La pêche sous toutes ses formes : pêche à pied des coquillages et des crustacés, pêche côtière du congre et du poisson frais, pêche saisonnière de la sardine ou du hareng, constituait la ressource essentielle des paroisses maritimes, soit qu'elle contribuât directement à l'alimentation des populations, soit qu'elle leur procurât les revenus nécessaires à leur subsistance. La plus importante, et de beaucoup, était la pêche à la sardine qui se pratiquait de Belle-Ile à Camaret. Selon Chasles de la Touche (a), à la veille de la Révolution, elle employait, de mai à octobre ou novembre, environ 1 500 chaloupes montées chacune par quatre hommes. Les apports, très variables selon les années, alimentaient les presses où travaillaient plus de 4 000 femmes et un commerce fructueux qui utilisait, pour le transport de la marchandise, une centaine de chasse-marées et une cinquantaine de navires de plus fort tonnage, armés par plus de 3 000 matelots. On estime que la pêche faisait vivre directement plus de 15 000 personnes. Les revenus se montaient à 2 ou 3 millions de livres chaque année. On ne sera donc pas étonné que la plupart des doléances des marins pêcheurs se rapportent à la pêche à la sardine.

(a) *Histoire de Belle-Ile-en-Mer*, Nantes, 1852, p. 226-227.

Le secteur d'Auray demande, d'une façon générale, « que la pêche de toutes sortes de poissons, huîtres et autres coquillages soit libre et permise le long des côtes et dans toutes les rivières de la province » (33). Il entend protester ainsi contre certains vestiges de la féodalité. Il rejoint et dépasse le vœu des marins de Combrit que soient supprimés « les droits de pêcheries et de sécheries » (7) revendiqués par des particuliers, sauf le cas où ils seraient en mesure de faire valoir des titres légitimes.

La liberté ne saurait être cependant totale. Déjà, à cette époque, on cherchait à lutter contre « le dépoissonnement des côtes par les prises de fretin ». Auray (33) et Rhuys (42) exigent que l'on veille de plus près à l'application des règlements et que les infractions qui se commettent journellement soient vigoureusement réprimées.

Audierne exprime un sentiment largement partagé en réclamant « que les pêches nationales soient protégées et favorisées » (30). Protégées contre l'introduction dans le royaume de tout poisson étranger « dont l'entrée trop facile, affirme Douarnenez (13), porte aux pêcheries de la France des pertes affreuses, ralentit le courage des marins et cause parmi eux des désertions trop multipliées ». Plus précisément Concarneau (6) s'inquiète des lettres patentes du 4 juillet 1784 qui accordent trop de facilités aux pêcheurs du Labour (c'est-à-dire de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz) de faire passer en France de la sardine espagnole qu'ils prennent à leur compte, saturant ainsi les marchés d'Aquitaine et du Languedoc. A Hennebont, on regarde encore plus loin en exigeant « qu'il soit strictement surveillé à l'exécution des ordonnances qui défendent l'entrée, tant dans le royaume que dans nos colonies, de tout poisson de pêche étrangère » (108, 113) et aussi de l'huile de baleine et de poisson (112).

Les marins attendent du roi des exonérations et des primes d'encouragement à la pêche et au commerce du poisson. Pour prendre la mer, les chaloupes devaient se faire délivrer par l'amirauté un congé annuel moyennant une taxe. Poullan souhaite que le tarif en soit modifié (12), en baisse naturellement, et Auray que les congés servent « tant pour la pêche que pour le trafic du poisson et des coquillages pendant toute l'année, comme au passé » (23). Auray s'étend longuement sur les taxes réclamées aux marins et cherche à obtenir « que les droits de visite soient abolis sur les

bateaux de pêche, que les pêcheurs ne soient plus obligés de prendre des courtiers dans les différents ports qu'ils fréquentent ni de donner des cens et des demi-cens de leurs poissons à différents bureaux et à différents particuliers dans les ports où ils vont vendre, que les droits pour les harengs, soit en piles, soit en barriques, soient réduits à ceux qui se paient pour la sardine, que ces droits soient les mêmes tant hors de la province que dedans (33). Quimper (36) comme Hennebont (113) demandent que « les droits de douane auxquels sont assujettis, dans la circulation intérieure, les pêcheries nationales soient supprimés » et Douarnenez (13) plus radicalement, l'exemption de tout droit sur les pêches nationales, notamment sur celle de la sardine.

On devine l'influence des négociants et armateurs lorientais dans le cahier d'Hennebont quand ils réclament « que nos pêches de la baleine, du hareng, du maquereau et autres, tant au dehors que sur nos côtes, soient encouragées » (108) et que « les primes accordées pour l'exportation des morues à l'étranger, sur bâtiments français, s'étendent sur les harengs, sardines et autres poissons de pêche nationale » (111).

Sur de telles revendications, l'accord allait de soi entre pêcheurs et marchands, mais pour la pêche à la sardine ils s'opposaient et les cahiers de doléances donnent parfois l'impression d'un antagonisme de classes. Les négociants tendaient à s'assurer du contrôle de la pêche au détriment des marins qui crient à l'accaparement et au monopole.

Ils cherchaient d'abord à se rendre maîtres du marché de la rogue, l'appât indispensable à la capture de la sardine et qui s'importait des pays nordiques. Depuis la perte du Canada, les fabrications de rogues françaises étaient devenues insignifiantes et la gueldre, faite d'une mixture de plancton, de larves de crustacés et de menu fretin, avait donné des résultats si décevants, voire même néfastes, qu'elle avait été interdite. Aussi les prix de la rogue ne cessaient de monter. Au début du siècle ce sous-produit de la pêche à la morue, transporté souvent comme simple lest, ne valait pas plus de 4 à 5 livres le baril, et quand même les commerçants en doubleraient le prix au détail, elle restait encore accessible. A la fin du siècle, elle se vendait jusqu'à 75 ou 80 livres « par la grande enchère, disent les marins de Lanriec, qu'ont mise sur cette rogue d'avidés capitalistes ».

Dès qu'un bateau danois se manifestait, les négociants s'entendaient entre eux pour acheter la cargaison entière et fixaient ensuite leur prix. A la suite des plaintes des marins, des édits royaux — le dernier en date de 1785 — avaient tenté de freiner cette spéculation en imposant aux marchands étrangers « trois jours de planche » pendant lesquels les propriétaires de barque pouvaient s'approvisionner au prix de gros. Ces mesures demeurèrent inefficaces, soit que les pêcheurs n'aient pas eu de disponibilités suffisantes pour payer comptant, soit que les négociants aient trouvé le moyen de tourner les règlements : ils envoyaient des agents jusqu'à Bergen pour acheter d'avance les rogues, ou bien le capitaine danois s'éclipsait durant les jours de planche, ou bien encore il concluait des marchés clandestins avec la complicité des courtiers et des interprètes. Pratiquement, les négociants disposaient de la quasi-totalité des rogues mises en vente.

Ils s'arrangeaient aussi pour établir le prix du poisson. Leur astuce consistait à céder leur rogue à crédit et à se faire payer en sardines, au taux qu'ils arrêtaient eux-mêmes. Ils auraient même voulu interdire la concurrence des chasse-marées qui allaient prendre la sardine fraîche sur les lieux de pêche et en offraient des prix plus rémunérateurs. Plus la pêche était abondante et plus les prix pratiqués étaient bas, tandis que les rogues enchérissaient en raison d'une demande plus forte. Les marins perdaient sur tous les tableaux. Ceux de Camaret (1) et de Crozon (1) se plaignent amèrement des marchands « qui attirent à eux tout le produit de la pêche et ne laissent aux pêcheurs que la peine du travail qui les réduit à la dernière misère ». La même lamentation retentit à Concarneau et à Lanriec, à Hennebont et à Auray.

A ce régime, les négociants font rapidement fortune et étendent encore leur main-mise sur le poisson en se faisant armateurs. Les profits réalisés attirent aussi des avocats, des médecins, des procureurs qui deviennent propriétaires de barques : « Nous comptons actuellement, se plaignent les marins de Concarneau, 88 bateaux de pêche appartenant à des citoyens de différentes classes. Pourquoi ces hommes, qui peuvent bien vivre de leur état, viennent-ils envier aux pêcheurs un commerce qu'on ne leur a déjà rendu que trop onéreux ? »

Mais les cahiers ne se bornent pas à gémir sur la triste condition des pêcheurs. Non contents de « supplier le roi d'employer les

moyens que sa bonté paternelle lui inspirera pour procurer aux marins cet appât nécessaire à un prix qui n'absorbe pas le juste salaire de leurs travaux pénibles « (Concarneau-ville), ils proposent eux-mêmes des solutions. Auray demande la suppression du privilège accordé aux négociants du Port-Louis par arrêt du 5 février 1785 « comme donnant lieu à des monopoles manifestes et à des accaparements dont les malheureux pêcheurs sont les seules victimes » (33). Hennebont propose de porter à huit le nombre des jours de planche et de laisser aux marins, après que les négociants ont acheté une cargaison entière, la possibilité de s'approvisionner durant quinze jours dans leurs magasins en leur concédant un bénéfice de deux sous par livre (110). Lanriec voudrait interdire « aux capitalistes marchands » toute collusion avec les interprètes de langues et « d'aller accaparer les rogues chez l'étranger ». Concarneau parle de proscrire toute importation de rogue pour la revendre en gros ou en détail (2).

L'Ile-Tudy désire que le gouvernement fixe le prix des rogues (8), Poullan, qu'il se charge lui-même de leur fourniture « afin de les procurer à 15 livres le baril et même au-dessous » (28), Concarneau, qu'après le retour à un prix raisonnable, ce prix soit fixé à perpétuité (1) et Lanriec, d'une manière plus détaillée, « qu'il plaise à Sa Majesté d'établir un magasin exclusif, en son nom, dans chaque port considérable de sa province de Bretagne où l'on fait la pêche de sardine et notamment dans celui de Concarneau, lequel magasin sera approvisionné de toutes marchandises et denrées concernant les pêcheries, que Sa Majesté aura la complaisance de nous faire délivrer au meilleur marché possible ». C'était vouloir non seulement régulariser le marché, mais réserver à l'Etat le monopole de la distribution des rogues et même de tout l'avitaillement des chaloupes de pêche.

Pour rendre les pêcheurs plus indépendants à l'égard des négociants, Hennebont souhaite « qu'ils soient payés de leur poisson, chez le fabricant, chaque jour de livraison et au comptant » (111); ils paieront de la même manière leur rogue et ainsi échapperont aux contraintes du crédit.

Les marins de Concarneau parvinrent à introduire dans le cahier de ville, rédigé sous le patronage de la communauté qui leur était défavorable, le vœu « qu'il soit défendu à tous négociants et autres, ayant un état ou profession particulière, d'armer des chaloupes

pour la pêche de la sardine et que cette faculté soit uniquement permise aux seuls marins, à leurs veuves et à leurs enfants » (9°). Poullan a le même souci des veuves de marins et recommande qu'elles puissent obtenir, « par préférence et par un ordre exprès, des maîtres ou patrons pour conduire leurs chaloupes » (11°) et, pour écarter les étrangers à la profession, propose « que tous les propriétaires de bateaux employés à la pêche soient sujets au service maritime du roi » (29°). Une telle mesure n'aurait pas manqué de modérer l'enthousiasme des armateurs d'occasion attirés plus par l'appât du gain que par l'amour de la profession.

II. - LES DOLÉANCES RELATIVES AU COMMERCE MARITIME

Nombreux aussi étaient les marins qui embarquaient à bord des navires de commerce. A une époque où le réseau routier était très déficient, le cabotage assurait une large part du transport des marchandises. Grâce à ses nombreuses rias, la Bretagne était particulièrement bien placée pour desservir les régions qui bordent le golfe de Gascogne. Elle disposait d'une multitude de petits ports, blottis au fond des estuaires jusqu'au point extrême où remonte la marée, ou bien au contraire établis au contact immédiat de l'océan. Ils étaient fréquentés par des barques de faible ou de moyen tonnage qui exportaient sardines, grains et toiles et revenaient avec du vin, du fer ou des matériaux de construction. Depuis sa création par la Compagnie des Indes, Lorient occupait une place à part, à la fois chantier naval, port d'armement et point de vente des marchandises apportées des îles de la Sonde, de l'Inde et de la Chine. Plus encore que les marins, le commerce maritime intéressait les armateurs et les négociants dont les préoccupations s'étaient largement dans certains cahiers de doléances.

La navigation maritime requiert des ports sûrs et bien entretenus. Bordées d'écueils innombrables, les côtes bretonnes sont particulièrement dangereuses. Aussi Hennebont souhaite la multiplication des tours à phares « pour la sûreté de la navigation et l'intérêt du commerce » (58). Il faudrait rétablir le clocher de Plouhinec (Morbihan) qui servait autrefois de feu et construire un phare dans l'île de Groix, car la perte d'un seul navire qui rentre à Lorient peut s'élever à 3 et 4 millions ou plus (166). Audierne

réclame des attentions particulières, en raison de sa situation entre les deux plus mauvais passages de la côte de Bretagne : ceux du Raz et de Penmarc'h, trop fameux par leurs naufrages. L'entrée de son port devrait être signalée par une tour à feu (31).

D'une façon plus générale, Audierne demande « que les ports utiles à la marine royale et marchande soient entretenus avec le plus grand soin (30). On était bien loin de compte, car la plupart d'entre eux ne disposaient que d'ouvrages médiocres ou même n'en possédaient pas du tout. Hennebont voudrait un port de relâche dans l'île de Groix (166), Auray, une digue à Quiberon pour la correspondance avec Belle-Ile (49) et le rétablissement de la chaussée du havre de Sauzon, « seule ressource des bâtiments d'une certaine grandeur » (50). Nizon se plaint que les octrois soient perçus, à Pont-Aven, au profit de Concarneau, alors qu'ils pourraient être utilisés sur place à la réparation du port et des routes qui y conduisent (9). A Quimperlé, les sables s'accumulent au confluent de l'Isole et de l'Ellé et « la rivière devient impraticable pour la navigation, faute d'entretien, ce qui, dans la suite, opérera la ruine entière du commerce » (Doléances des négociants [5], cahier général [10]). Auray désire une amélioration de ses communications avec l'arrière-pays et propose « qu'il soit établi des officiers et fait un fonds dans tous les ports et rivières navigables pour les curer, entretenir et réparer au besoin » (36). Pour ces travaux, Hennebont préconise que « les ouvrages à marché soient supprimés » car l'économie qu'ils peuvent représenter ne contrebalance pas les dommages qui en résultent : chômage des anciens ouvriers et imperfection des ouvrages (157). On luttait déjà contre ce que nous appelons la « privatisation ».

En temps de guerre, les parages de la Bretagne étaient infestés de corsaires. La marine marchande devra être « soutenue et convoyée », demande Auray (27), « de préférence par des officiers de la marine marchande », précise Vannes (100) et les côtes mises à l'abri des insultes de l'ennemi par des navires en station (Auray, 27) : corvettes et frégates armées (Vannes, 101).

La sécurité, c'est aussi la qualité des commandants et des équipages. Des écoles d'hydrographie existaient à Quimper et à Auray. Audierne revendique une école de marine pour laquelle se prêterait bien le couvent des Capucins (31), Concarneau, « une école privilégiée et gratuite d'hydrographie » (7), et la paroisse de

Clohars, qui n'avait pas rédigé de cahier en 1789, s'avise d'en établir un, en 1790, dans lequel elle envisage l'ouverture « à Saint-Maurice d'une école publique où l'on apprendrait à lire, à écrire, à chiffrer et le pilotage » (8). Les prétentions de Rhuy s ne s'élevaient pas plus haut quand elle demandait la création d'établissements pour accueillir « les enfants pauvres des marins » (28) car ils relevaient plus de l'assistance que de l'instruction publique.

Pour le commerce, comme pour la pêche, une des revendications essentielles, c'est la liberté. Plozévet pose en principe « que le commerce soit libre pour tout le monde et par mer et par terre, tant pour le blé que pour les autres marchandises utiles et nécessaires pour tout le royaume. Si le commerce pour toutes les marchandises n'est point libre, la misère sera toujours grande parmi le peuple » (12). Enoncé d'une manière si absolue, ce point de vue ne sera pas partagé par tous.

On est d'accord pour que le commerce soit « dégagé de toutes les entraves qui gênent son cours » (Auray, 34) : droits à payer, formalités administratives, barrières douanières. Vannes voudrait la permission pour « les habitants des îles et des lieux voisins des rivières (il s'agit certainement du golfe du Morbihan) d'exporter et importer sans droits ni formalités quelconques leurs denrées et provisions aux marchés des villes voisines » (93) et Rhuy s estime que « ces assujettissements et droits semblent n'avoir d'autre but et n'ont d'autres effets que de gêner la navigation ultérieure des rivières, les transports d'une rive à l'autre et la liberté des riverains » mais admet cependant « la visite pour prévenir ou saisir la contrebande » (43).

Rhuy s souhaite encore la modération des droits de relâche (43) et Auray réclame purement et simplement leur abolition : « Faut-il encore, après avoir échappé aux dangers les plus évidents de la mer, payer l'entrée de sa porte ou périr ? » (70). Clohars-Carnoët commente : « Les embarcations, surtout les étrangères, s'exposent souvent à périr, plutôt que de se retirer en relâche dans les ports de Douelan et du Pouldu, parce que les droits de relâche et de pilotage sont très chers » (11°).

Audierne (28) comme Auray (31) s'en prennent aux préposés des fermes dans les ports, aux bureaux de navigation et de commerce, aux courtiers de toutes sortes et attendent d'eux de la célérité

dans leurs opérations, la disparition des passe-droits grâce auxquels « les derniers arrivés sont expédiés les premiers par raison de quelques gratifications secrètes », des reçus exacts et motivés, des taxes fixes et non arbitraires. C'est encore ce qu'espère, sans doute, la communauté de Quimperlé quand elle demande « qu'on remédie à tous les abus qui se commettent dans tous les ports de Sa Majesté » (7). A Hennebont, les regards se portent plus loin et l'on réclame pour les navires français « la liberté d'aller à Madagascar sans que les gouverneurs, intendants et juges des Amirautés des Iles de France et de Bourbon puissent leur refuser les passe-ports et permissions nécessaires » (183).

La revendication essentielle porte, en effet, sur « l'abolition des privilèges et compagnies exclusives » (Auray, 84). Vannes désigne nommément la Compagnie des Indes (86) et Hennebont exige plus énergiquement encore que « la suppression des privilèges exclusifs accordés soit à des compagnies, soit à des particuliers soit irrévocablement prononcée, principalement tout ce qui a trait au commerce maritime, comme Compagnie des Indes, du Sénégal et de la Guyane française » (118). Ainsi, même à Lorient, on souhaitait la disparition de la Compagnie des Indes, la sixième du nom, qui avait été rétablie par arrêt du 14 avril 1785. Il fallait donner chance égale à tous les armements.

Une totale liberté commerciale pouvait cependant nuire à la vie sociale et économique du royaume. Sous la pression des corporations, effrayées de la cherté du pain et inquiètes des famines toujours à redouter, les habitants de Quimperlé se prononcent en faveur d'un contrôle rigoureux du commerce des grains : quantités et destinations arrêtées par le roi, déclarations de chargement, cautions des maîtres de barque, interruption en cas de disette (art. unique). Les mêmes motifs poussent les rédacteurs du cahier d'Hennebont à réserver aux vaisseaux français l'exportation des grains par mer (116).

A Hennebont, on est aussi soucieux de défendre les manufactures françaises en prohibant l'entrée « des toiles peintes et des mouchoirs soit de l'Inde, soit de l'étranger » (124), des cordages et des toiles à voiles (128) et d'une façon générale de toutes les marchandises manufacturées susceptibles de concurrencer la production nationale, à l'exception toutefois de celles destinées à la traite des Noirs (125).

On s'affirmait, en effet, nettement protectionniste. Le traité de commerce conclu, en 1786, avec l'Angleterre soulève une réprobation unanime, parce qu'il avait supprimé les droits qui jusque-là frappaient les produits anglais. Quimper estime « qu'il nuit à la France, en diminuant considérablement son numéraire, et qu'il a écrasé et ruiné nombre de manufactures, que celles qui ont résisté à ce choc languissent et qu'un nombre immense d'ouvriers est réduit à la plus affreuse misère » (35). Hennebont ne tient pas un langage différent et dénonce « le préjudice qu'il porte aux manufactures, à l'industrie nationale et au commerce maritime » (134). Pour prévenir de tels malheurs, Auray souhaite « qu'aucun traité avec l'étranger ne puisse avoir lieu si les commerçants regnicoles n'ont été appelés et consultés et que la Nation assemblée ait seule le droit de le ratifier... » (34).

Semblable protestation s'élève contre « la franchise accordée à la ville de l'Orient » (Quimperlé, 15 ; Vannes, 99 ; Hennebont, 138). Depuis 1783, Lorient était devenu la tête de ligne des « paket boats » vers les Etats-Unis et un arrêt de 1784 le déclara port franc où la jeune république pourrait introduire et vendre librement ses marchandises. Les armateurs cherchaient au contraire à se réserver tout le trafic français, d'où de multiples requêtes : « défense aux bâtiments étrangers de faire le cabotage de port en port dans l'étendue du royaume, surtout en temps de paix (Vannes, 87 ; Hennebont, 115), interdiction aux étrangers de commercer dans nos colonies (Vannes, 87 ; Hennebont, 117), droits imposés aux navires étrangers équivalents de ceux qu'on exige dans leurs hâvres des navires français (Vannes, 87 ; Hennebont, 115).

On attend du roi des encouragements au commerce national sous diverses formes. Le député de l'Orient est « spécialement chargé de demander la continuation de la prime accordée pour l'importation de Noirs dans nos colonies » (Hennebont, 109). On voudrait obtenir aussi des acquits de transit d'une douane à l'autre pour les marchandises destinées au commerce de la traite (Hennebont, 121), des primes en faveur des navires qui importent des objets du Nord dans nos ports et même du chanvre étranger, l'exemption de tous droits pour les objets que la France ne produit pas en quantité suffisante et spécialement pour le charbon de terre d'Angleterre que les fourneaux des régions côtières devraient préférer au charbon de bois (Hennebont, 122, 123, 127). On oublie même les recommandations protectionnistes pour solliciter, moyen-

nant le versement d'un droit d'indult de 5 %, la permission d'introduire « toutes les toiles de coton et de mousseline de l'Inde, achetées dans les marchés étrangers » et aussi les soies écrues de Nankin et le café de Moka (Hennebont, 130). Si Lorient consent à la suppression des privilèges de la Compagnie des Indes, il souhaite conserver le monopole des ventes et avance ses bonnes raisons : « L'Orient étant le port le plus commode par sa position, les magasins et les établissements pour recevoir et vendre les retours de marchandises de l'Inde et de la Chine, et tous les armateurs ayant, comme les acheteurs, besoin d'un port de réunion pour les retours et les ventes », il convient « qu'ils soient continués comme par le passé » (Hennebont, 135). Dans ce déballage de récriminations et de vœux, chacun se laisse guider par ses intérêts immédiats et les fait valoir de son mieux.

III. - LES DOLÉANCES AU SUJET DU SERVICE DU ROI

Depuis Colbert, les paroisses maritimes fournissaient les équipages des vaisseaux du roi. Pêcheurs et marins du commerce étaient recensés, répartis en cinq classes et appelés à servir, à tour de rôle, pendant une année. Ils recevaient alors une solde et avaient droit à une pension, quand ils avaient atteint la limite d'âge ou étaient devenus inaptes à la navigation. Les guerres, qui mobilisaient des matelots en grand nombre, perturbèrent la régularité des levées et le système fonctionnait mal, à la veille de la Révolution.

Cependant, le principe de l'inscription maritime ne semble pas avoir été directement contesté, à la différence du tirage au sort pour les milices garde-côtes, peut-être parce qu'il apportait un supplément de ressources. On désire cependant des réformes afin d'assurer sa bonne application. Auray demande que le tour de rôle soit bien respecté dans les levées, mais aussi dans les divers départements de la marine, afin que certaines classes ou certaines paroisses ne supportent pas une plus lourde charge que les autres (28). La paroisse de Poullan émet des vœux quelque peu contradictoires : d'une part, elle souhaite — nous l'avons entendu — que tous les propriétaires de bateaux soient assujettis au service maritime (29) ainsi que « toutes les personnes qui s'emploient à

la pêche » (donc les matelots d'occasion) et, d'autre part, elle voudrait exempter les marins, propriétaires de barques, quand ils sont chargés de famille (10). Hennebont demande qu'« on ne puisse jamais qu'à la dernière extrémité lever les patrons de chaloupes de pêche et leurs seconds » (143) et Douarnenez que les pêcheurs soient exempts pendant la saison (15).

Au sujet des salaires, Vannes réclame « une augmentation de la paye des matelots au service du Roi » (88). Ailleurs, on attend surtout « plus d'exactitude et de célérité dans le paiement des salaires dus aux marins » (Douarnenez, 15°) qu'il faudrait acquitter : « aussitôt la fin de la campagne », exige Auray (27), dans les six mois qui suivent, dit Hennebont (146). Les retards sont tels que ce dernier cahier appelle de ses vœux des surveillants spéciaux pour vérifier l'application des règlements (146) tandis qu'Auray désire que les paroisses intéressées soient informées du moment où les intendants de marine délivrent aux commissaires les sommes à payer afin que les marins concernés en soient avertis et puissent les réclamer (27).

Des ajustements sont proposés pour la répartition des parts de prises. Hennebont voudrait attribuer aux équipages, au lieu des deux tiers prévus, les cinq sixièmes car chaque matelot reçoit à peine un tiers de ce qui est versé aux sous-lieutenants. « Il paraît naturel, explique le cahier, que des citoyens que la guerre arrache à leur famille pour être employés au service de la patrie, dont la vie n'est pas moins exposée que celle des officiers composant l'état-major et qui ne participent en rien aux pensions, décorations et dignités militaires, soient du moins encouragés par un partage plus égal de ce que leurs services n'ont pas moins rendu leurs propriétés que celle des officiers » (148).

La situation des retraités reste difficile. Auray demande « que tout marin, âgé de 50 ans ou qui aurait été blessé au service », puisse prétendre à la demi-solde (29) et Hennebont « que les secours accordés sur la caisse des invalides sous la dénomination de demi-solde soient augmentés pour tous ceux qui sont estropiés ou infirmes... La nation doit à ces victimes de l'Etat une récompense proportionnée à leurs services et à leur dévouement » (144). Quimper charge ses députés de faire des représentations « au sujet des officiers marinières, titulaires de quarante années de service et qui ne perçoivent pas de pension quand d'autres l'ont obtenue avec

la moitié de ce temps (50). Esquibien signale dans la paroisse des marins « qui, après avoir employé le temps de leur jeunesse et de leur force au service maritime, sont aujourd'hui dans la détresse et cite nommément cinq d'entre eux » (17).

Les familles ne sont pas oubliées. Vannes réclame « le rétablissement des mois de famille en faveur des femmes et des enfants de marins » (98). C'était une avance sur la solde qui leur permettait de vivre en attendant le retour du père et le règlement de sa campagne. Auray voudrait, lorsque l'absence dure plus d'un an, qu'il soit payé aux familles trois mois des gages ou appointements, « comme il se pratiquait dans la Compagnie des Indes », ce qui donne à croire que ce vœu concernait plutôt les marins embarqués au long cours (27). Des indemnités sont demandées, à Hennebont, en faveur des familles, en plus de ce qui est accordé aux marins et aux ouvriers des ports pour leur conduite, c'est-à-dire pour leurs frais de déplacement, chaque journée étant comptée pour 8 lieues (145).

Veuves et orphelins étaient nombreux. Cléden-Cap-Sizun souligne que « ses habitants sont presque tous marins, appelés au service de la Marine royale à Brest, ce qui occasionne un nombre considérable de veuves et de pupilles exposés à toutes sortes de besoins » (14°). Aussi demande-t-on, à Auray, « que l'ordonnance de 1786 soit exactement exécutée en ce qui concerne les gratifications pour les veuves et les enfants des marins morts au service de Sa Majesté » (29) et, à Quimper, « qu'il soit accordé des secours aux familles qui ont perdu leur chef au service » (42). Mais les formalités sont longues et compliquées pour obtenir des bureaux de la Marine, des classes et des Invalides leurs solde, gages et produit des inventaires de leurs effets. Hennebont voudrait épargner à leurs héritiers les frais de main-levée prélevés par l'Amirauté et qu'ils puissent entrer en possession de leur dû sur simple présentation d'un acte de baptême, s'ils sont majeurs, de tutelle, s'ils sont mineurs, et d'un certificat de leur état et de leurs droits délivré par le recteur et signé des deux principaux habitants de la paroisse (147).

Forts des services rendus au roi, les marins tentent d'obtenir des avantages : à Plouhinec (Fin.), des diminutions d'impôts (7), à Poullan, l'exemption de la corvée des grands chemins (27), à Concarneau celle « des corvées territoriales et des contributions

à icelles » (4). Pour obtenir « le convertissement du droit odieux de la tierce gerbe », Quiberon invoque la situation difficile d'une presqu'île « éloignée de six lieues de toutes ressources, ne pouvant qu'à grands frais retirer du continent tout ce qui lui est nécessaire à la vie, et même le bois de chauffage » et où « les terres ne sont travaillées que par les femmes, les maris et les enfants étant obligés d'aller en mer pour se procurer le pain nécessaire pour huit mois de l'année et dont un grand nombre, détruits dans toutes les guerres, laisse une infinité de veuves et d'orphelins dans l'état le plus misérable » (Auray, 49). Cléden-Cap-Sizun et l'Île-Tudy mettent en avant semblables arguments. Cette dernière paroisse aurait voulu, à l'instar de Molène et de Sein, être approvisionnée en vivres frais par le gouvernement (9°). Les îles étaient, en effet, particulièrement défavorisées et Belle-Île espère une attention particulière du gouvernement (Auray, 50). Rhuys réclame l'établissement de paroisses autonomes dans les îles placées à quelques lieues du continent (on pense évidemment à Houat et à Hoëdic), incapables « d'en tirer presque jamais de secours ni moraux ni physiques » mais contraintes de transporter une partie de leurs récoltes « dans les greniers des riches abbayes dont elles relèvent » (35).

Hennebont s'intéresse beaucoup à l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 concernant les volontaires de la marine et veut qu'elle soit « maintenue et conservée dans toute son intégrité ». « Cette classe précieuse de jeunes marins, qui ne coûte rien à la nation, exercée et instruite sur les vaisseaux du commerce, fournira, dans tous les temps, une pépinière de bons officiers en état d'être employés dans la marine du roi » (146). Comme la marine recrute même des officiers non volontaires, on souhaite que, capitaines au long cours, ils ne puissent dépasser le grade d'enseignes surnuméraires et que les autres ne reçoivent pas de commandement (142). Hennebont désire encore que les marins au service du roi soient soustraits à l'autorité des autres ministres et qu'à l'avenir ils soient « dispensés de la démarche humiliante et superflue d'obtenir leur agrément pour contracter mariage » (156).

En principe, seuls les gens de mer étaient embarqués sur les vaisseaux du roi, mais, dans les paroisses côtières, les autres catégories sociales n'échappaient pas à toute servitude militaire. Sans doute les paysans du bord de la mer bénéficiaient de certains avantages et notamment des goémons abandonnés par la marée sur les grèves et qui constituaient un excellent engrais. Leur récolte

n'allait pas toujours sans contestation. Primelin les ramassait jusque dans l'anse de Tresgoarem et les faisait sécher sur les communs qui bordaient la côte (6). Esquibien s'estimait frustré et envisageait de convertir ces terres en pâtures (9). La coupe des goémons sur les rochers voisins de la côte était réglementée. Rhuys demande une réforme de l'ordonnance dans un sens encore plus restrictif (42). La pêche à la sardine procurait des embauches saisonnières qui étaient les bienvenues, notamment à Belle-Ile. Sans être les naufrageurs que l'on a dits, les riverains de la mer n'hésitaient pas, quand les circonstances s'y prêtaient, à récupérer les épaves rejetées par les tempêtes. Malgré ces profits, les paysans supportaient mal les contraintes qu'on leur imposait.

Ceux de Loperhet, réquisitionnés par l'intendant de Brest, « tant pour le transport des bois de construction qu'autres fournitures pour le service du port », aimeraient être déchargés des charrois des troupes qui passent à Landerneau. Ils font valoir que beaucoup des enfants de la paroisse servent la marine « soit comme patrons de gabarres, soit comme matelots sur les navires de guerre » (7).

L'amirauté faisait appel aux cultivateurs et à leur charrettes pour transporter les épaves et débris des naufrages. Les plaintes viennent surtout des régions fertiles en accidents de mer. Plozevet (11) et Plouhinec (12) protestent contre les réquisitions qui arrachent à leurs travaux les habitants des campagnes sans leur accorder le moindre dédommagement alors que, dans ces charrois, « ils cassent tantôt un bras, tantôt une jambe, tantôt une charrette, tantôt ils perdent un cheval ou un bœuf et c'est assez pour les mettre, le reste de leurs jours, mal dans leurs affaires ». La solution serait d'utiliser uniquement des volontaires ou mieux encore des charretiers de profession qui seraient payés comme de juste. Clohars-Carnoët (12°) et Combrit (4°) demandent que du moins ces diverses corvées soient réparties « entre tous les particuliers, nobles, ecclésiastiques ou roturiers qui auront charrettes ou chevaux » pour y être sujets à tour de rôle.

Mais la grande clameur, celle-là universelle et unanime tout au long de la côte, s'élève contre le tirage au sort pour la millice. De tout temps les divers gouvernements avaient cherché à utiliser les populations côtières comme troupes d'appoint pour la surveillance et la défense du littoral contre les ennemis du dehors. En dépit de multiples réformes les milices garde-côtes n'avaient guère

donné satisfaction. L'ordonnance de 1778 avait organisé, en Bretagne, des compagnies de canonniers, recrutées par tirage au sort parmi les hommes de 18 à 60 ans pour un service d'une durée de cinq ans, dans toutes les paroisses situées à moins de deux lieues du rivage.

Les populations ne sous-estimaient pas le danger venant de la mer : à diverses reprises elles en avaient été les victimes et Clohars-Carnoët se plaindra, en 1790, du mauvais état des corps de garde : « Nous n'avons ni poudre, ni fusils, ni canons, ni aucun moyen de nous défendre si les ennemis venaient attaquer nos frontières. » Mais le service militaire répugnait visiblement aux paysans et la méthode du tirage au sort, avec ses incertitudes et ses inégalités, leur paraissait inique. Aussi entend-on partout le même cri : « qu'il n'y ait plus de tirage au sort pour le matelotage, garde-côte et milice provinciale ».

La raison communément invoquée c'est de « laisser à l'agriculture les bras dont elle a besoin ». On demande que ce système soit remplacé par des engagements libres et à prix d'argent, quitte à soumettre la nation entière à une imposition commune aux trois ordres. Si toutefois cette réforme n'aboutissait pas, il conviendrait qu'« il n'y ait d'exemption pour aucun jeune homme, quelle que soit la profession de son père, et que les gentilshommes et ecclésiastiques ne puissent faire exempter leurs laquais et leurs domestiques ». Combrit, qui parle ainsi, réclame en outre la possibilité pour les mauvais numéros de se faire remplacer et que les commissions pour le tirage au sort soient choisies parmi les députés du Tiers (10). Loperhet se préoccupe de « la solde et de la nourriture requises et convenables » à procurer aux hommes enrôlés (3).

Hennebont (149) s'élève contre un autre abus : « que les canoniers et gardes-côtes ne puissent être embarqués sur les vaisseaux de Sa Majesté mais seulement employés à la garde des forts, attendu que cette classe importante de laboureurs, peu propre au métier de la mer, nécessaire dans les campagnes et singulièrement diminuée sur nos côtes et par la marine, mérite une protection particulière » (149).

Ces divers services, comme la perception des taxes de navigation, relevaient en grande partie de l'amirauté. Aussi cette administration n'avait pas la faveur du public, d'autant moins qu'elle disposait d'une juridiction propre pour les affaires de son ressort.

On ne s'étonnera donc pas de voir le cahier d'Hennebont exiger « que les amirautés, comme sièges d'attribution soient supprimées et réunies aux cours royales ordinaires » (178).

* * *

A travers les cahiers de doléances, on parvient à saisir les aspirations des populations côtières, même si leurs plaintes paraissent parfois excessives. Armateurs et négociants n'avaient aucune peine à s'exprimer directement et ils ne s'en privent pas puisque beaucoup d'entre eux occupaient déjà des places en vue dans les communautés locales. En revanche, les marins durent souvent recourir à des interprètes car la plupart d'entre eux, surtout parmi les pêcheurs, étaient illettrés, mais leurs sentiments semblent avoir été fidèlement traduits, souvent même éloquemment, comme à Camaret, à Douarnenez et à Concarneau où ils obtinrent sans doute le concours respectivement du commissaire Pellegrin, du sénéchal Bouriquen et du subdélégué du Laurens de la Barre.

Par définition, les doléances ne nous montrent que la face sombre de la situation. Pour susciter la pitié et obtenir satisfaction, on force la couleur au prix de certaines exagérations. Il n'en demeure pas moins vrai que la condition des marins était difficile : métier pénible, absences fréquentes et pour certains prolongées, dangers de la mer et dangers de la guerre, rémunérations aléatoires ou tardives. Les pêcheurs à la sardine — le grand nombre — se sentaient en outre frustrés de leurs gains, au profit de marchands-armateurs appelés déjà du nom de capitalistes. On vivait presque partout dans la gêne, et même dans la misère, quand venait à manquer le chef de famille, victime d'un accident de mer, d'une bataille navale ou des maladies qui décimaient les équipages sur les navires au long cours ou les vaisseaux du roi. Plus qu'ailleurs, les paroisses maritimes comptaient un grand nombre de veuves et d'orphelins.

On se plaint de toutes les charges et contraintes imposées par les diverses administrations et l'on voudrait être délivré des formalités, des droits, des corvées, des servitudes qui pesaient parfois très lourd. A défaut de leur suppression, on aspire à une meilleure répartition qui mettrait un terme aux exemptions et aux privilèges dont jouissaient le clergé et la noblesse, souvent aussi leurs domestiques et leurs laquais.

Alors même qu'on revendique la liberté pour tous et des chances égales, on attend cependant la protection de l'Etat contre les concurrences étrangères dans les domaines de la pêche et du commerce maritime, voire contre celles des autres provinces et des autres catégories sociales. Les marins de Concarneau et d'ailleurs entendent se réserver l'armement des chaloupes de pêche. Il est plus surprenant de les voir demander au roi de prendre en mains le commerce des rogues. On n'aura pas manqué d'être frappé par la modernité de certaines plaintes, de certaines revendications et de certains vœux, tant il est vrai que les mêmes situations se retrouvent dès que sont en cause des intérêts immédiats et des profits matériels.

SOURCES

Cahier des doléances de la sénéchaussée de Vannes. Vannes, J.-M. Galles, 1789, in-12, 28 p.

Cahier des plaintes et demandes de la ville de Rhuys aux Etats-Généraux (manque p. de titre), in-12, 30 p.

Cahier des plaintes et demandes du Tiers-Etat de la sénéchaussée d'Auray en Bretagne. Vannes, J.-M. Galles, 1789, in-12, 37 p.

Cahier général des députés du Tiers-Etat de la sénéchaussée royale d'Hennebont aux Etats-Généraux. A l'Orient, Vve Baudoin, 1789, 24 p., réédité par P. THOMAS-LACROIX dans *Mémoires de la Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Bretagne*, t. XXXV, p. 51-104. (1)

Cahiers de doléances des sénéchaussées de Châteauneuf-du-Faou, Gourin et Quimperlé, publiés par Albert MOTIR. Mémoire de maîtrise dactylographié, juin 1969, 328 p.

Cahiers de doléances des sénéchaussées de Quimper et de Concarneau, publiés par SAVINA et BERNARD, Rennes, 1927, 2 vol.

(1) La ville et le port de Lorient relevaient de la sénéchaussée d'Hennebont.

BIBLIOGRAPHIE

- ROBIEN (président de). — *Des différentes façons de pescher pratiquées sur les côtes de Bretagne*. Extrait d'un manuscrit de 1756 (3^e partie, chap. XVI) publié dans le *Bulletin de la Soc. Polym. du Morbihan*, 1887, p. 15-25.
- Ce manuscrit vient d'être édité sous le titre : *Description historique, topographique et naturelle de l'ancienne Armorique*. Mayenne, 1974, in-4, 384 p. Le chapitre ci-dessus figure sous le numéro IX, p. 325-333.
- Corps d'observations de la Société d'Agriculture*. Rennes. 1761, Pêche à la sardine, p. 222 sqq.
- TREVEDY (J.). — *Pêcheries et sécheries de Léon et de Cornouaille*. Quimper, 1891, in-8.
- LE GALL (Th.). — *L'industrie de la pêche dans les ports sardiniers bretons*. Rennes, 1904, in-8.
- BOURDE DE LA ROGERIE (H.). — *Inventaire sommaire des Arch. Dép. du Finistère, série B, tome III*. Fonds des amirautés de Morlaix et de Quimper et du consulat de Morlaix. Quimper, 1913, in-fol. Introduction de CCILVII p. contenant des notices de tout premier ordre relatives aux questions maritimes et commerciales.
- SAVINA et BERNARD. — *Introduction aux cahiers de doléances des sénéchaussées de Quimper et Concarneau*, 1927, p. XXVII-XXXIV.
- VIGNOLS (L.). — « Les phares en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. XXXIV, 1928-29, p. 5-30.
- SÉE (H.). — « Notes sur les travaux dans les ports bretons au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. XL, 1932-33, p. 412-456.
- THOMAS-LACROIX (P.). — « Introduction aux cahiers de doléances de la sénéchaussée d'Hennebont », *Mémoires de la Soc. d'Hist. et d'Archéol. de Bretagne*, t. XXXV, 1955.
- AUDOUY (J.). — *Belle-Isle et la pêche au XVIII^e siècle*. Actes du colloque des Sociétés savantes. Rennes, 1966. Section d'Hist. moderne et contemp., P., 1969, p. 95-103.
- LACOMBE (C.). — *Les milices garde-côte en Bretagne d'après la réforme du maréchal de Belle-Isle (1756-1778)*. 91^e Congrès des Sociétés savantes, Rennes, 1966. *Histoire maritime et coloniale*, P., 1969, p. 17-36.
- DESOUCHES (M.-J.). — « La récolte du goémon et l'ordonnance de la marine (1681) », *Annales de Bretagne*, t. LXXIX, 1972, p. 349-371.
- BERTHO (C.). — *La presqu'île de Rhuys au XVIII^e siècle. La terre, la mer et les hommes en Basse-Bretagne à la fin de l'Ancien Régime (1680-1790)*. Thèse de l'Ecole des Chartes, 1976, dactyl., 530 p.